



Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus
80331 München

Stadtrat Josef Schmid
Stadtrat Dr. Georg Kronawitter

ANTRAG Nr. 4446
10.07.13

Alternativen nicht vorschnell aussondern: Bedienungspotential der U-Bahn Pasing in der oberirdischen Variante ermitteln

Der Stadtrat möge beschließen:

Dem Stadtrat wird als weitere Variante neben der neuerdings wieder – in modifizierter Version - favorisierten unterirdischen Lage des U-Bahnhofs Pasing das Bedienungspotential einer einspurigen, oberirdischen Einfädelung dargestellt:

Hierbei ist konkret darzustellen,

- welcher Streckenabschnitt der U-Bahntrasse nach den Vorstellungen der DB lediglich einspurig sein kann,
- wie durch geschickten Einsatz von Fahrpersonal die Wendezeit der U-Bahnzüge in Pasing so verringert werden kann, dass zumindest während der Hauptverkehrszeiten mindestens ein Fünf-Minuten-Takt in Pasing möglich ist. Hierbei sind auch Betriebserfahrungen anderer Städte nach Möglichkeit zu berücksichtigen.
- welches tägliche Fahrgastaufkommen im Vergleich zur Machbarkeitsstudie 2000 (25.700 Fahrgäste pro Tag ab Pasing, davon 17.000 Umsteiger von der S-Bahn) derzeit bei diesem Szenario erwartet werden darf.

Begründung:

Endlich geht es nach dem Vorschlag des Baureferats mit dem U-Bahn-Projekt Pasing wieder weiter. Neuerdings favorisiert man dort eine modifizierte unterirdische Lage des Bahnhofs unter den Bahngleisen 1 und 2.

Allerdings besteht hierfür ein nach wie vor nicht abschätzbares Kosten-Risiko. Insofern sollte die oberirdische Version zum jetzigen Zeitpunkt nicht endgültig „abgeschrieben“ werden.

Durch die Initiative des Staatsministers a. D. Dr. Ottmar Bernhard, MdL, wurde seit Mai 2013 bekannt, dass die DB wenigstens einer eingleisigen U-Bahntrassierung ab dem Pasinger Knie nach Westen zustimmen könnte /1/.

Das ist sicher keine Ideallösung, aber so schlecht auch wieder nicht.

Es gibt in vielen Großstädten (z. B. in Berlin und Frankfurt/Main) reale Situationen, in denen der letzte Streckenabschnitt einer U-, S- oder Straßenbahn einspurig geführt ist. In Berlin wird z. B. die U6 trotz einer 16 Monate währenden baustellenbedingten Streckenunterbrechung zwischen Friedrichstraße und Französische Straße während der Hauptverkehrszeit im 5 Minutentakt bedient.

Bei einer Einbindung der „Sendlinger Spange“ in Laim nach dem Vieregg-Rössler-Vorschlag /2/ könnte zudem langfristig auch das heutige Gleis 2 für die U-Bahn (mit-)benutzt werden. (NB: die heutigen Gleisnummern in Pasing wurden nach der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks Ende 2011 um eins erhöht, d. h. die früheren Gleise 0 und 1 sind heute 1 und 2).

Josef Schmid
 Stadtrat,
 Fraktionsvorsitzender

Dr. Georg Kronawitter
 Stadtrat

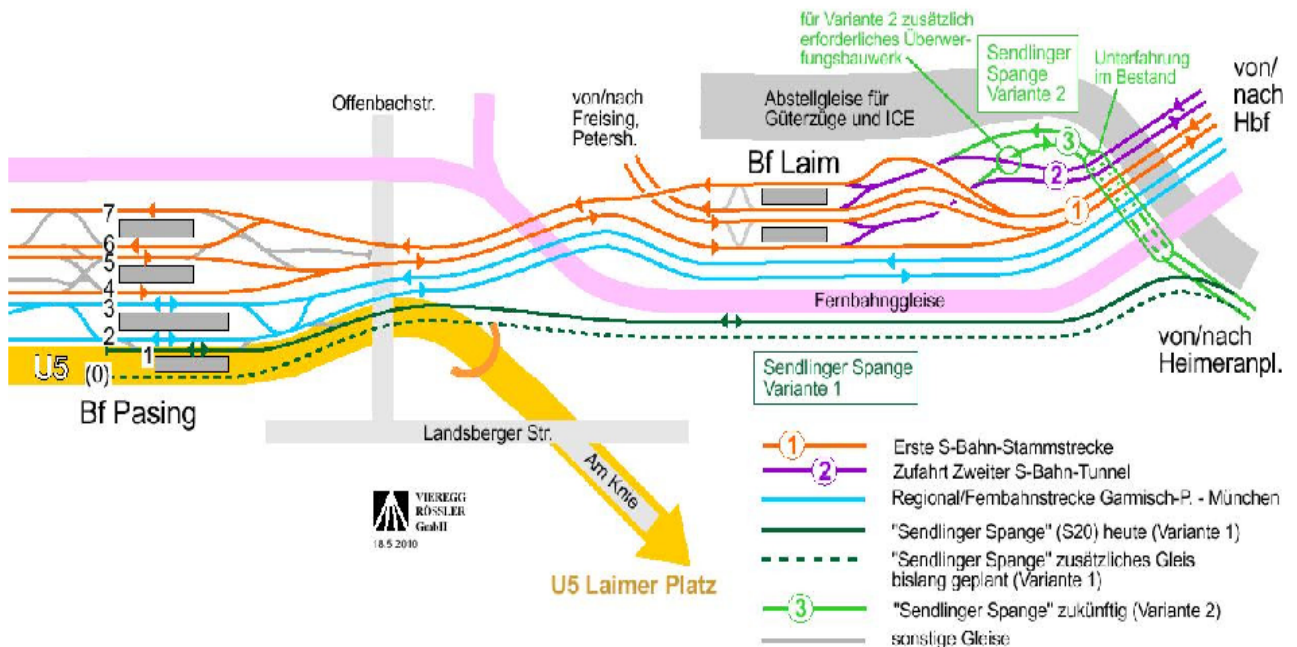
Quellen

/1/ <http://www.otmar-bernhard.de/verlangerung-der-u-5-nach-pasing-eingleisiger-betrieb-vom-knie-zum-pasinger-bahnhof-gefordert/>

/2/ CSU-Antrag vom 28.10.2010: Stammstrecken-Tektur nutzen - Beschlüsse des Landtags und des Stadtrates zur „Sendlinger Spange“ ernst nehmen

<http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/ANTRAG/2162091.pdf>

Daraus Auszug:



So könnten U- und S-Bahn in Pasing verknüpft werden: Statt der dunkelgrünen S-Bahn-Gleise unten im Bild, die der gelb eingezeichneten U-Bahn-Trasse im Weg wären, könnte die S-20 nach Laim fahren und könnten Fahrgäste dort problemlos umsteigen. Bild: Vieregg-Rössler